

A **PROJEK LEBUHRAYA USAHASAMA BHD**

lwn.

SIN KUNG LOGISTIK (KL) SDN BHD

B MAHKAMAH TINGGI MALAYA, SHAH ALAM
YAACOB MD SAM H
[GUAMAN SIVIL NO: 22-334-2006]
6 FEBRUARI 2014

C **TAFSIRAN STATUT:** Maksud statut - Niat Parlimen - Sama ada undang-undang khusus atau spesifik mengatasi undang-undang lain - Kesalahan kegagalan membayar tol oleh pemandu - Sama ada Parlimen meniatkan bahawa pemilik berdaftar kenderaan bertanggungjawab untuk membayar tol - Sama ada perayu mempunyai kuasa di bawah undang-undang khusus untuk mengambil tindakan undang-undang - Sama ada niat Parlimen jelas - Akta Jalan-Jalan Persekutuan (Pengurusan Persendirian) 1984, s. 8(2)

E Plaintiff adalah pemegang konsesi yang diberikan oleh Kerajaan Malaysia. Di bawah kuasa-kuasa yang diberikan oleh s. 2 Akta Jalan-Jalan Persekutuan (Pengurusan Persendirian) 1984 (Akta 1984), plaintiff telah diberikan kebenaran untuk menuntut, memungut dan menyimpan pungutan tol di lebuhraya yang dikendalikan oleh plaintiff dan dalam kes ini, Lebuhraya Utara-Selatan. Plaintiff telah memfailkan tindakan guaman terhadap F defendan bagi mendapatkan jumlah bayaran tol bagi penggunaan lebuhraya milik plaintiff yang telah gagal dibayar oleh lori-lori yang dikatakan milik defendan dan dipandu oleh pemandu-pemandu/pekerja defendan. Tindakan tersebut dibawa di bawah s. 2 Akta 1984. Persoalan undang-undang yang dipohon untuk diputuskan G oleh mahkamah adalah sama ada majikan bertanggungjawab untuk kegagalan pekerjaanya membayar tol sedangkan pekerjaanya menggunakan lebuhraya milik plaintiff. Isu-isu yang diusulkan untuk keputusan mahkamah adalah: (i) sama ada tindakan oleh plaintiff terhadap defendan adalah kompeten dan selari dengan peruntukan H s. 8(2) Akta 1984; (ii) sama ada keputusan Mahkamah Rayuan dalam kes *Projek Lebuhraya Utara-Selatan Berhad v. Permas Forwarding Agency Sdn Bhd (PLUS v. Permas)* yang melibatkan isu yang sama terpakai dan mengikat; dan (iii) jika jawapan bagi persoalan (i) dan (ii) adalah dijawab secara afirmatif, sama ada I tindakan guaman plaintiff terhadap defendan wajar ditolak dengan

kebebasan untuk plaintif meneruskan tindakan ini pada tahap ianya terhenti sekiranya mahkamah atasan memutuskan tindakan guaman oleh plaintif adalah kompeten di sisi undang-undang dan memberi arahan ke atasnya.

A

Diputuskan (menolak tindakan guaman plaintif dengan kos):

B

(1) Prinsip undang-undang adalah mantap bahawa apabila terdapat undang-undang khusus atau spesifik digubal berkaitan kuasa dan hak di dalam menjalankan tindakan undang-undang, maka undang-undang khusus tersebut adalah mengatasi undang-undang atau statutori lain. Seksyen 8(2) Akta 1984 adalah undang-undang khusus yang memberi kuasa kepada pengendali lebuhraya iaitu plaintif bagi mengambil tindakan undang-undang mendapatkan bayaran tol yang gagal dibayar. Oleh itu, tiada keraguan bahawa plaintif boleh mengambil tindakan undang-undang untuk mendapatkan bayaran-bayaran tol yang enggan/gagal dibayar. (perenggan 28)

C

D

(2) Niat Parlimen adalah jelas hanya untuk menegakkan liabiliti tanggungan ke atas pelaku kesalahan iaitu pemandu yang memandu di lebuhraya pada masa material kesalahan enggan membayar tol dilakukan. Ia adalah berkaitan dengan polisi awam dan polisi itu ialah bahawa s. 8(2) Akta 1984 tidak dimaksudkan untuk terpakai ke atas pemilik berdaftar kenderaan. (perenggan 28)

E

(3) Adalah jelas berdasarkan keputusan kes *PLUS v. Permas* bahawa Mahkamah Rayuan telah memberikan tafsiran dan maksud pemakaian s. 8(2) Akta 1984. Isu undang-undang yang dikemukakan dalam permohonan ini adalah perkara 'substance' iaitu rujukan undang-undang berkaitan kompetensi tindakan/guaman yang dibawa oleh plaintif ke atas defendan selaku pemilik kenderaan. Oleh itu, mahkamah ini terikat di bawah prinsip *stare decisis* untuk memberikan penghormatan yang tinggi terhadap keputusan Mahkamah Rayuan yang bersidang sebagai 'apex court' bagi tujuan rayuan tersebut. (perenggan 29)

F

G

H

(4) Mahkamah Persekutuan dalam kes *Lee Kew Sang v. Timbalan Menteri Dalam Negeri Malaysia & Ors* memutuskan bahawa bukan tugas mahkamah untuk mewujudkan keperluan prosedur jika undang-undang tidak mewujudkan keperluan prosedur memandangkan bukan fungsi mahkamah untuk membuat

I

- A undang-undang atau kaedah. Oleh itu, dengan ketiadaan peruntukan undang-undang yang membolehkan pemilik atau tuan punya berdaftar kenderaan dipertanggungjawabkan dengan liabiliti jenayah atau liabiliti sivil bagi kesalahan statutori yang dilakukan oleh pemandu kenderaan/pekerjanya, maka bukanlah
- B menjadi tugas dan fungsi mahkamah untuk mencipta atau mewujudkan tanggungan/liabiliti tersebut di bawah Akta 1984. Peruntukan Akta 1984 perlu dibaca dalam maksudnya dan diberi maksud sedemikian dan secara objektif. (perenggan 30 & 31)
- C (5) Isu undang-undang yang dikemukakan di hadapan mahkamah ini adalah isu yang serupa dengan kes *PLUS v. Permas*, khususnya berkaitan tafsiran undang-undang berkaitan s. 8(2) Akta 1984. Oleh itu, kes *PLUS v. Permas* adalah diikuti dan
- D diputuskan bahawa tindakan guaman oleh plaintif terhadap defendan yang diasaskan kepada tanggungan vikarius adalah di luar kuasa-kuasa yang diberikan oleh s. 8(4) Akta 1984. Dengan itu, tindakan guaman ini tidak mempunyai 'substance' undang-undang untuk dikekalkan terhadap defendan.
- E (perenggan 32)

Kes-kes yang dirujuk:

Darling Island Stevedoring & Lighterage Co v. Long [1957] 97 CLR 36
(**dirujuk**)

Harrison v. National Coal Board [1951] AC 639 (**dirujuk**)

F *Lau Keen Fai v. Lim Ban Kay & Anor* [2012] 1 CLJ 569 FC (**dirujuk**)

Lee Kew Sang v. Timbalan Menteri Dalam Negeri, Malaysia & Ors [2005] 3 CLJ 914 FC (**dirujuk**)

Majrowski v. Guy's and St Thomas's NHS Trust [2005] QB 848 (**dirujuk**)

Majrowski v. Guy's and St Thomas's NHS Trust [2007] 1 AC 224 (**dirujuk**)

G *Projek Lembaga Lebuhraya Utara-Selatan Berhad v. Permas Forwarding Agency Sdn Bhd* (Rayuan Sivil No. N-04-322-09/2012) (Unreported) (**diikuti**)

Skandiviska Enskilda Banken AB (Publ), Singapore Branch v. Asia Pacific Breweries (Singapore) Pte Ltd and Another and Another Appeal [2011] 3 SLR 540 (**dirujuk**)

H

Perundangan yang dirujuk:

Customs Act 1967, s. 140

Federal Roads (Private Management) Act 1984, ss. 2(1), 8(1), (2)

Highway Authority Malaysia (Incorporation) Act 1980, s. 2

Interpretation Acts 1948 & 1967, s. 115

I Road Transport Act 1987, ss. 41, 49, 109

Rules of Court 2012, O. 14A, O. 33 r. 2

Protection From Harassment Act 1997 [UK], ss. 1, 3

Bagi pihak plaintiff - K Jegatish Kumar (Matthew Thomas Philip, T Thiru & Cassandra Lee with him); T/n Thiru Jegatish & Assocs A
Bagi pihak defendan - T/j Ling (Dennis Nair with him); T/n Ling Teck John & Co

Dilaporkan oleh Emm Zehra

B

PENGHAKIMAN

Yaacob Md Sam H:

C

Pendahuluan

[1] Perkara di hadapan mahkamah ini ialah notis permohonan bertarikh 24 Januari 2014 yang difailkan oleh plaintiff di bawah A. 33 k. 2 Kaedah-Kaedah Mahkamah 2012 bagi satu persoalan undang-undang seperti mana yang dilampirkan dalam Lampiran A kepada permohonan tersebut untuk diputuskan oleh mahkamah ini yang akan melupuskan keseluruhan tindakan ini tanpa perbicaraan penuh kes ini dibuat.

D

[2] Persoalan undang-undang yang dipohonkan untuk diputuskan adalah seperti berikut:

E

Samada majikan bertanggungjawab secara vakarius kepada pemegang konsesi (Projek Lebuhraya Usahasama Berhad yang dahulunya dikenali sebagai Projek Lebuhraya Utara-Selatan Berhad) untuk kegagalan pekerjaanya untuk membayar tol (dibawah seksyen 8(2) Akta Jalan-Jalan Persekutuan (Pengurusan Persendirian) 1984), apabila pekerjaanya menggunakan jalan (lebuhraya milik plaintiff).

F

[3] Notis permohonan tersebut disokong oleh afidavit yang diikrarkan oleh Noor Meiza binti Ahmad iaitu setiausaha gabungan syarikat (joint company secretary) plaintiff bertarikh 23 Januari 2014. Kedua-dua peguamcara plaintiff dan defendan bersetuju ke atas isu undang-undang yang dirujukkan ini.

G

Latar Belakang

H

[4] Plaintiff adalah pemegang konsesi yang diberikan oleh Kerajaan Malaysia melalui satu Perjanjian Konsesi bertarikh 13 Mac 1988 bagi melaksanakan kerja-kerja merekabentuk, membina, mengurus, menjalankan dan menyelenggara lebuhraya yang ditentukan di bawah perjanjian tersebut. Di bawah kuasa-kuasa yang diberikan oleh s. 2 Akta Jalan-Jalan Persekutuan

I

- A (Pengurusan Persendirian) 1984 (disebut “Akta 1984” selepas ini), Menteri yang bertanggungjawab bagi kerjaraya telah melalui perintah yang diterbitkan dalam warta memberikan kebenaran kepada plaintif untuk menuntut, memungut dan menyimpan pungutan tol di lebuhraya yang dikendalikan oleh plaintif dan dalam
- B kes ini lebuhraya utara-selatan. Artikul 13 Perjanjian Konsesi tersebut memberikan hak kepada plaintif bagi menuntut, memungut dan menyimpan bayaran tol yang diterima dari pengguna lebuhraya. Artikul 28 perjanjian konsesi menghendaki plaintif mematuhi peruntukan undang-undang yang dikenakan oleh pihak berkuasa
- C berkaitan dengannya.

Tindakan Guaman Ini

- D [5] Pada 28 Mac 2006 plaintif memfailkan tindakan guaman ini terhadap defendan bagi mendapatkan wang sebanyak RM518,360.27 dikira setakat 15 Mac 2006 yang dikatakan sebagai jumlah bayaran tol bagi penggunaan lebuhraya milik plaintif yang telah gagal dibayar oleh lori-lori yang dikatakan milik defendan dan dipandu oleh pemandu-pemandu/pekerja defendan.
- E [6] Di bawah perenggan 4 pernyataan tuntutan, plaintif mengatakan tindakan tersebut dibawa selari dengan kuasa yang diberikan kepada plaintif oleh Menteri yang bertanggungjawab kepada kerjaraya di bawah s. 2 Akta Jalan-Jalan Persekutuan (Pengurusan Persendirian) 1984 yang diterbitkan dalam warta,
- F yang memberi kebenaran kepada plaintif untuk menuntut, memungut dan menyimpan pungutan tol di sepanjang Lebuhraya Utara-Selatan.
- G [7] Di bawah perenggan 6 pernyataan tuntutan, plaintif memberikan nombor pendaftaran yang dikatakan sebagai lori-lori milik defendan yang telah gagal membuat bayaran-bayaran tol adalah seperti berikut – AEP 7500: RM22,524.90, BGJ 1500: RM8,881.10, BGJ 6500: RM17,277.10, BGK 2500: RM48,573.55, BGK 3500: RM40,141.20, BGK 5100: RM15,228.10, BGK 6100: RM34,010.90, BGK 7100: RM51,953.10, BGK 8100: RM3,690.50, BGQ 8500: RM27,001.90, NBD 6500: RM17,552.20, NBD 8500: RM27,554.20, NBE 9200: RM35,398.90, NBG 6500: RM34,382.60, NBG 7500: RM9,777.50, NBG 8500: RM38,985.40, NBG 9200: RM21,442.82 dan NBK 6500: RM18,855.90. Jumlah keseluruhan ialah RM518,369.27.
- I

[8] Di bawah perenggan 8 pernyataan tuntutan, plaintif membuat pengatahan bahawa kenderaan-kenderaan ini (kenderaan defendan) enggan berhenti di pondok tol untuk membayar tol. Kenderaan-kenderaan tersebut telah melanggar palang yang didirikan di pondok tol dan meneruskan perjalanan tanpa membayar tol yang kena dibayar. Plaintif telah merakam kejadian-kejadian tersebut melalui televisyen litar tertutup (cctv).

Perbicaraan Kes

[9] Perbicaraan kes ini telah dimulakan pada 27 Mac 2012. Bagaimanapun mulai awal tahun 2013 saya telah mengambil alih perbicaraan kes ini setelah YA Hakim terdahulu berpindah stesyen bertugas. Setakat tarikh 24 Disember 2013 sejumlah 65 orang saksi plaintif telah memberi keterangan. Peguamcara plaintif memaklumkan kepada mahkamah bahawa plaintif mempunyai lebih kurang 500 orang saksi bagi tujuan pembuktian kes plaintif sebelum plaintif boleh menutup kes plaintif.

[10] Bagaimanapun ketika kes ini disambung bicara pada 25 September 2013, mahkamah ini telah mendapat makluman bahawa terdapat satu kes lain yang melibatkan fakta dan isu yang sama yang telah diputuskan oleh Mahkamah Rayuan Malaysia pada 24 Julai 2013 melalui Mahkamah Rayuan Malaysia, Rayuan Sivil No. N-04-322-09/2012 (*Projek Lembaga Lebuhraya Utara-Selatan Berhad v. Permas Forwarding Agency Sdn Bhd*) dalam mana Mahkamah Rayuan telah memutuskan tindakan perayu terhadap responden dalam kes tersebut tersebut adalah bertentangan dengan s. 8(2) Akta Jalan-Jalan Persekutuan (Pengurusan Persendirian) 1984 (Federal Roads (Private Management) Act 1984). Perayu dalam kes tersebut telah membawa tindakan guaman terhadap syarikat pemilik lori untuk mendapatkan sejumlah RM19,654 bagi bayaran tol yang gagal dibayar oleh lori-lori milik responden yang menggunakan lebuhraya milik perayu. Tuntutan oleh perayu tersebut telah dibenarkan oleh Mahkamah Majistret. Bagaimanapun responden telah membuat rayuan ke Mahkamah Tinggi terhadap keputusan tersebut dan rayuan responden telah dibenarkan. Perayu oleh itu telah membuat rayuan ke Mahkamah Rayuan terhadap keputusan Mahkamah Tinggi tersebut yang membenarkan rayuan responden. Mahkamah Rayuan di dalam penghakimannya bertarikh 24 Julai 2013 telah memutuskan isu “whether an employer is vicariously liable for non-payment of road tolls” bagi maksud s. 8(2) Akta Jalan-Jalan Persekutuan (Pengurusan

- A Persendirian) 1984. Mahkamah Rayuan memutuskan prinsip “vicarious liability” tidak terpakai bagi tujuan s. 8 Akta 1984 terhadap majikan/tuanpunyai lori dalam mana pemandu lori terlibat telah gagal membuat bayaran tol semasa memandu dan menggunakan jalanraya perayu.
- B [11] Berbalik kepada kes di hadapan mahkamah ini. Tindakan oleh plaintif di sini bagi mendapatkan bayaran-bayaran tol yang gagal dibayar adalah diambil terhadap tuanpunya lori yang mana perayu mengatakan pemandu-pemandu lori milik defendan telah gagal
- C membayar tol dengan tidak berhenti di plaza tol atau tidak membayar tol secara melanggar palang tol yang terdapat di laluan kenderaan di pondok-pondok tol terlibat.
- D [12] Semasa prosiding sambung bicara pada 25 September 2013 mahkamah ini telah membawa perhatian peguamcara kedua-dua pihak terhadap keputusan kes *Projek Lembaga Lebuhraya Utara-Selatan Berhad v. Permas Forwarding Agency Sdn Bhd* (*supra*) tersebut bagi peguamcara kedua-dua pihak mendapatkan arahan anakguam masing-masing berkaitan tindakan ini. Sementara itu sambung bicara diteruskan. Tindakan ini kemudiannya telah
- E ditetapkan untuk sambung bicara pada 19-24 Disember 2013. Setakat tarikh 25 September 2013, sejumlah 43 orang saksi plaintif telah selesai memberi keterangan.
- F [13] Pada 19 Disember 2013, kedua-dua peguamcara telah meminta mahkamah memberikan penangguhan sambung bicara kes di atas alasan peguamcara plaintif perlu mendapatkan arahan anakguamnya sebelum boleh membuat permohonan ke mahkamah di bawah A. 33 k. 2 Kaedah-Kaedah Mahkamah 2012 dibaca bersama A. 14A Kaedah-Kaedah yang sama. Dan yang demikian
- G kedua-dua peguamcara memohon sambung bicara kes ini ditangguhkan sehingga hujung bulan Januari 2014. Mahkamah bagaimanapun menolak permohonan tangguhan oleh peguamcara-peguamcara tersebut dengan alasan kes ini telah lama tertangguh dan ianya melibatkan saksi yang ramai yang mana sebarang
- H tangguhan akan membawa lebih kelewatan kepada kes ini. Oleh itu perbicaraan pada 19-24 Disember 2013 telah diteruskan dengan saksi ke 44 plaintif memberi keterangan dan sehingga 24 Disember 2013 seramai 65 orang saksi plaintif telah selesai memberi keterangan. Selanjutnya mahkamah telah menetapkan untuk kes ini
- I disambung bicara pada 27 dan 28 Januari 2014 dengan arahan untuk peguamcara plaintif atau defendan mengemukakan

permohonan di bawah A. 33 k. 2 Kaedah-Kaedah Mahkamah dibaca bersama A. 14A Kaedah-Kaedah yang sama bagi perkara isu undang-undang diputuskan oleh mahkamah ini, iaitu sama ada tindakan plaintif ini adalah selari dengan s. 8(2) Akta Jalan-Jalan Persekutuan (Pengurusan Persendirian) 1984. Bagi membantu peguamcara-peguamcara dalam mengemukakan permohonan, mahkamah ini telah mengusulkan untuk tiga isu berikut dikemukakan bagi dihujahkan dan diputuskan oleh mahkamah:

- (a) sama ada tindakan guaman ini oleh plaintif terhadap defendan adalah kompeten dan selari dengan peruntukan s. 8(2) Akta Jalan-Jalan Persekutuan (Pengurusan Persendirian) 1984;
- (b) sama ada keputusan Mahkamah Rayuan dalam kes Rayuan Sivil No. N-04-322-09/2012 (*Projek Lebuhraya Utara-Selatan Berhad v. Permas Forwarding Agency Sdn Bhd*) yang diputuskan pada 24 Julai 2013 yang melibatkan isu yang sama adalah terpakai dan mengikat untuk diikuti;
- (c) jika jawapan bagi persoalan di perenggan (a) dan (b) di atas adalah afirmatif, sama ada tindakan guaman plaintif terhadap defendan di sini wajar ditolak dengan kebebasan untuk plaintif meneruskan tindakan ini pada tahap ianya terhenti sekiranya mahkamah atasan memutuskan tindakan guaman oleh plaintif ini adalah kompeten di sisi undang-undang dan memberi arahan ke atasnya.

[14] Peguamcara terpelajar yang mewakili plaintif di dalam hujahannya telah merujuk kepada kes-kes *Majrowski v. Guy's and St Thomas's NHS Trust* [2005] QB 848; *Majrowski v. Guy's and St Thomas's NHS Trust* [2006] 1 AC 224 dan menghujahkan supaya mahkamah ini mengikuti keputusan oleh House of Lords mengenakan (imposing) tanggungan majikan sebagai suatu "strict liability" dengan meluaskan 'new jurisprudence' dan menerima pakai prinsip "vicarious liability" ke atas majikan apabila pekerja melakukan pemecahan tanggungan statutori (committed a breach of a statutory obligation). Dengan kata lain hujahan peguamcara tersebut bermaksud hanya apabila undang-undang secara nyata memperuntukkan majikan tidak bertanggung ke atas perlakuan kesalahan oleh pekerja semasa perjalanan tugas, maka baharulah boleh majikan terlepas daripada tanggungan/liabiliti. Peguamcara plaintif juga merujuk kepada kes *Harrison v. National Coal Board* [1951] AC 639 di mana Lord MacDermott (House of Lords) di

- A dalam penghakiman minoriti ‘dissenting’ beliau yang mengatakan “There is no general principle that a master cannot be responsible for a breach of a statutory duty laid on his servant”. Dalam kes *Harrison* tersebut isu yang dibawa ke House of Lords ialah “whether the respondents (mine-owners) are liable to pay the
- B appellant in respect of injuries suffered by him, while working in their employment”. Di dalam kes ini seorang pekerja lombong membawa tindakan bagi mendapatkan gantirugi terhadap kecederaan yang dialaminya akibat dari aktiviti peletupan yang dijalankan oleh seorang pekerja lain yang diambil oleh pemilik
- C lombong bagi tujuan melakukan kerja-kerja letupan batu di lombong tersebut. Melalui keputusan majoriti, House of Lords telah mengekalkan keputusan mahkamah bicara dan Court of Appeal dan telah menolak rayuan oleh perayu/pekerja dan memutuskan pemilik lombong tidak bertanggung secara vakarius terhadap kecederaan yang dialami oleh perayu.
- D

- [15] Mahkamah telah menimbangkan kes-kes otoriti yang dirujuk oleh peguamcara plaintiff tersebut. Dalam kes *Harrison* (*supra*) isu yang dibawa ke House of Lords ialah “whether the
- E respondents (mine-owners) are liable to pay the appellant in respect of injuries suffered by him, while working in their employment”. Lord Parker dalam keputusan majoriti House of Lords telah merujuk dengan terperinci peruntukan-peruntukan yang terdapat dalam Coal Mines Act, 1911 dan semua peraturan dan
- F perintah (regulations and orders) yang dibuat di bawahnya dan mengatakan bagi pemilik lombong dikenakan tanggungan personal ke atas kecederaan yang dialami oleh perayu tersebut ianya hendaklah diputuskan dari tugas (duties) yang dikenakan di bawah undang-undang ke atas pemilik lombong dan mendapati
- G tugas personal tersebut tidak ada. Di dalam kes *Majrowski* (*supra*), House of Lords yang menolak rayuan majikan berkaitan tanggungan perlakuan pekerjaanya di bawah Protection from Harassment Act 1997 telah merujuk kepada peruntukan s. 1 dan s. 3 Akta 1997 tersebut memutuskan tanggungan perayu wujud
- H kerana undang-undang tersebut “created a new civil wrongs, including damages, that an employer could be vicariously liable to the conduct of an employee, in the course of his employment”. Oleh itu mahkamah ini berpendapat kedua-dua kes tersebut walaupun menerima wujudnya prinsip “vicarious liability” tetapi
- I telah merujuk juga kepada peruntukan undang-undang yang berkaitan di dalam kes-kes tersebut yang memperuntukkan

tanggungan majikan ke atas perlakuan pekerjaanya semasa dalam perjalanan tugas. Oleh itu mahkamah berpendapat kes-kes otoriti tersebut tidak boleh terpakai dalam kes di hadapan mahkamah ini yang mana s. 8(2) Akta Jalan-Jalan Persekutuan (Pengurusan Persendirian) 1984 yang dengan jelas hanya meletakkan tanggungan kesalahan ke atas pelaku kesalahan (the wrongdoer). Tiada dalam mana-mana peruntukan dalam Akta 1984 tersebut yang menyatakan secara nyata mahu pun secara tersirat bahawa majikan adalah bertanggung ke atas perbuatan atau ketinggalan perlakuan pekerjaanya dalam masa perjalanan tugas.

[16] Sebaliknya, sebagai perbandingan s. 109 Akta Pengangkutan Jalan 2007 (Akta 333) secara nyata memperuntukkan tanggungan tuanpunya berdaftar kenderaan bagi kesalahan-kesalahan di bawah Akta 333 tersebut kecuali yang melibatkan kesalahan di bawah s. 41 hingga s. 49 Akta 333 tersebut iaitu kesalahan-kesalahan pemanduan secara cuai dan melulu atau pemanduan secara yang tidak bertimbangrasi semasa di jalanraya.

[17] Seksyen 109 Akta 33 tersebut memperuntukkan seperti berikut:

109. Liability of registered owner and others

(1) For the purpose of any prosecution or under this Act, the registered owner of a motor vehicle shall be deemed to be the owner of that motor vehicle.

(2) Except where otherwise required by this Act, any act or omission by whoever was the driver of a motor vehicle at the material time, shall for the purpose of any prosecution or proceedings under this Act, be deemed to be the act or omission of the registered owner unless he satisfied the court that he took all reasonable steps and precautions to prevent such act or omission:

Provided that this subsection shall not apply to an act or omission of a person in driving a motor vehicle in contravention of sections 41 to 49.

(3) In the event of any act or omission by whoever was the driver of a motor vehicle at the material time, which would have been an offence against this Act if committed by the registered owner, such driver shall also be guilty of that offence.

- A (3A) Where a licence holder is the registered owner of a motor vehicle used by any employee in the commission of an offence under section 41, 42, 43, 44, 45, or 45A and three or more offences under those sections or any combination of those sections have been committed within a period of three years in the course of such employment by the same employee, whether involving the same motor vehicle or otherwise, the licence holder shall be guilty of an offence and shall, on conviction, be liable to a fine of not less than fifty thousand ringgit and more than one hundred and fifty thousand ringgit.
- B
- C [18] Peruntukan tanggungan majikan (employer) ke atas kesalahan diperuntukkan juga dengan nyata oleh s. 140 Akta Kastam 1967 (Semakan 1980) (Akta 235) yang meletakkan tanggungan ke atas majikan bagi kesalahan yang dilakukan oleh pekerja atau agennya kecuali dapat dibuktikan sebaliknya oleh majikan itu bahawa kesalahan tersebut tiada kaitan dengan majikan itu atau semua langkah-langkah yang munasabah telah diambil oleh majikan bagi menghalang kesalahan tersebut dari berlaku.
- D
- E [19] Seksyen 140 Akta 235 tersebut memperuntukkan:
140. Offences by bodies of persons and by servants or agent
- F (1) Where an offence against this Act or any regulation made thereunder has been committed by a company, a firm, a society, an association or other body of persons, any person who at the time of the commission of the offence was a director, manager, firm, society, association or other body of persons or was purporting to act in such capacity shall be deemed to be guilty of that offence unless he proves that an offence was committed without his consent or connivance and that he exercised all such diligence to prevent the commission of the offence as he ought to have exercised, having regard to the nature of his functions in that capacity and all the circumstances.
- G
- H (2) Where any person who would be liable under this Act to any punishment, penalty or forfeiture for any act, omission, neglect or default he shall be liable to the same punishment, penalty or default or forfeiture for every act, omission, neglect or default of any clerk, servant or agent, or of the clerk or servant of such agent provided that such act, omission, neglect or default was committed by such clerk, or servant in the course of his employment or by such agent when acting on behalf of such person or by the clerk or servant of such
- I

agent when acting in the course of his employment in such circumstances that had such act, omission, neglect or default been committed by the agent his principal should have been liable under this section.

A

[20] Seksyen 8 Akta 1984 memperuntukkan seperti berikut:

B

(1) Any person who uses or attempts to use any road, bridge or ferry in respect of which an order under section 2 has been made without payment of the tolls prescribed in the order shall be guilty of an offence and shall, on conviction, be punished with a fine of not less than two thousand ringgit and not more than five thousand ringgit.

C

(2) Notwithstanding subsection (1) tolls due and payable by virtue of an offence made pursuant to section 2 may be recovered by action at law by the person so authorised under the said section.

D

(3) Section 173A of the Criminal Procedure Code shall not apply in respect of an offence under subsection (1).

(4) In every case in which the offender is sentenced to pay the fine under this section the Court passing the sentence shall direct that in default of payment of the fine the offender shall be imprisoned for a period not exceeding one year, which imprisonment shall be in excess of any other imprisonment to which he may be sentenced or to which he may be liable under a commutation of sentence.

E

F

[21] Section 2(1) Akta 1984 memperuntukkan:

There shall be lawful for the Minister responsible for works by order published in the Gazette to authorise any person who has agreed to construct, re-construct, upgrade, repair or maintain any road, bridge or ferry which has been declared or is to be declared a Federal road, bridge or ferry under the Federal Roads Ordinance 1959 or which is in any Federal Territory to demand, collect and retain tolls for such period as may be specified in the order for the use of such road, bridge or ferry by any person or class of vehicles.

G

H

[22] Di dalam kes *Projek Lembaga Lebuhraya Utara-Selatan Berhad v. Permas Forwarding Agency Sdn Bhd (supra)*, Mahkamah Rayuan telah merujuk dan membincangkan s. 2 dan s. 8 Akta 1984 dan memutuskan seperti berikut:

I

- A 9. Sec 8(2) is a section which empowers the Appellant to recover the unpaid tolls by way of a civil action irrespective of any criminal proceeding which may be brought against the person using the road. In another word, this section exists independent of section 8(1) which empowers the relevant authority to charge the person who had used the road and failed the relevant tolls.
- B
- C 10. Hence we are not in agreement with the contention of learned counsel for the Respondent when he submitted that to affix liability of the Respondent would amount to making the Respondent criminally liable for the acts of its employee. It is of course trite law that *prima facie* a master cannot be made criminally liable for acts of its servants.
- D 11. Be that as it may, we agree with contention of learned counsel for the Respondent that whether the Respondent should be responsible for the unpaid tolls, regard must be given to the wordings of the provisions set out above. Section 8(2) is the primary provision and it makes mention of an order made pursuant to section 2. Reading sec. 2 in its natural meaning, there is a little doubt in our mind that the concessioners (in this case the Appellant) are empowered only to levy tolls on person who uses such road or in other words, the duty to pay is affixed on the users of the roads.
- E
- F 12. It is our view that had the legislature wanted to affix statutory liability on owners of vehicle using the roads, clearer words would have used and that can be done by easily defining the word 'user' to include the registered owners of the vehicles. Further since there may be criminal element ramifications if we were to interpret the word 'user' to include the registered owner, we decline the invitation of the learned counsel Applicant do adopt his interpretation.
- G
- H 13. Further to accede to the interpretation advanced by the Appellant would have great ramification to the public at large as all registered owners should be liable for debts incurred by the drivers of the vehicles which acts they had not authorized or aware of. That by any definition would lead to inconvenience, injustice, absurdity or unreasonableness. In construing any legislation, the general presumption is that legislature's intent is to ensure legislations enacted by them avoid such consequences. (see *Mangin v. Inland Revenue Commissioner* (1971) 1 All ER 179).
- I

15. In our present appeal, there are of course no express words in the Federal Roads (Private Management) Act 1984 evincing any intention to make registered owners of vehicles liable for unlawful acts of their employees or agents. Hence it would be improper to infer that intention as proposed by the Appellant when that interpretation would give rise to an unreasonable and unjust legislation which would contravene the general presumption against legislating unfair laws. A
16. Learned counsel for the Appellant in his submission places much emphasis on the principle of vicarious liability and urges us to apply in the context of the circumstances before us. Learned counsel also referred us to the case of *Hollis v. Vabu Pty Ltd* 207 CLR 21, a decision of the High Court of Australia. We have read the judgment and are of the view that it is distinguishable as it related to a breach of a tortious liability (negligence) by the employee. Unlike in this appeal we are concerned with breach of a statutory liability and as such the common law principle of vicarious liability cannot be imposed into an area of law which is covered by a statute. As pointed out earlier, only clear words within the legislation itself can affix liability on the Respondent. B
- [23] Perkataan “user” tidak diberikan definisi oleh Akta 1984. Bagaimana pun perkataan “user” telah diberikan definisi di bawah s. 2 Highway Authority Malaysia (Incorporation) Act 1980 yang memperuntukkan seperti berikut: C
- Section 2. Interpretation D
- “user” means any person who drives or operates any vehicle. E
- [24] Peguamcara bagi pihak plaintif juga telah merujuk kepada kes *Skandiviska Enskilda Banken AB (Publ), Singapore Branch v. Asia Pacific Breweries (Singapore) Pte Ltd and Another and Another Appeal* [2011] 3 SLR 540 keputusan oleh Court of Appeal, Singapura yang memutuskan responden APBS adalah bertanggung secara vakarius ke atas perlakuan torts fraud pekerjaanya dalam ‘obtaining credit facilities in the employer’s name from the bank (appellant)’. Peguamcara plaintif menghujahkan supaya mahkamah ini menggunakan ujian “close connection test” yang digunakan dalam kes tersebut dalam isu ‘whether the tortious conduct of the employee was so closely related to his employment that was fair and just to hold his employer vicariously liable for such conduct’. Mahkamah Rayuan Singapura setelah memberikan pertimbangan ke atas “relevant policy consideration” memutuskan responden secara vakarius bertanggung. F
- G
- H
- I

- A [25] Peguamcara terpelajar bagi pihak defendan menghujahkan kes-kes otoriti dari common law England dan negara Commonwealth lain seperti Singapura dan Canada yang dirujuk oleh peguamcara plaintif hanya bersifat persuasif dan tidak mengikat mahkamah ini. Peguamcara defendan seterusnya menghujahkan
- B keputusan kes tempatan oleh Mahkamah Rayuan Malaysia khususnya kes *Projek Lembaga Lebuhraya Utara-Selatan Berhad v. Permas Forwarding Agency Sdn Bhd* (*supra*) adalah mengikat mahkamah ini.
- C [26] Peguamcara defendan juga telah merujuk dan membawa perhatian mahkamah ini kepada pernyataan Menteri yang direkodkan di dalam Hansard Parlimen semasa pembentangan pindaan ke atas Akta Jalan-Jalan Persekutuan (Pengurusan Persendirian) 1984 yang bertujuan mengadakan peruntukan
- D berkaitan penalti bagi kesalahan enggan membayar tol. Di dalam kes *Lau Keen Fai v. Lim Ban Kay & Anor* [2012] 1 CLJ 569; [2012] 2 MLJ 8 Mahkamah Persekutuan mengatakan Hansard boleh dirujuk di dalam membantu “to ascertain the intention of Parliament”. Semasa pembentangan pindaan Akta 1984 bagi
- E memasukkan peruntukan baru s. 8 tersebut Menteri telah mengatakan seperti berikut:
- F Rang Undang-undang yang dibentangkan ini adalah bertujuan untuk memasukkan peruntukan baru mengenai hukuman ke atas sesiapa yang disabitkan kesalahan kerana enggan membayar tol di lebuhraya yang diswastakan. Bagi lebuhraya yang dikendalikan secara langsung oleh Lembaga Lebuhraya Malaysia, peruntukan di bawah Seksyen 25(2)(a) Akta Lembaga Lebuhraya Malaysia (Perbadanan) 1980 menetapkan penalti terhadap sesiapa yang menggunakan lebuhraya yang enggan membayar tol.
- G Seksyen baru 8 kepada Akta Jalan-Jalan Persekutuan (Pengurusan Persendirian) (Pindaan) 1984 memberi kuasa untuk mengenakan hukuman penalti sebanyak tidak kurang daripada RM2,000 dan tidak melebihi RM5,000 dan sekiranya ingkar membayar denda tersebut, pesalah itu boleh dikenakan penjara selama tempoh tidak
- H melebihi satu tahun, bagi sesiapa yang enggan membayar tol yang sah setelah atau apabila menggunakan jalan, jambatan atau feri yang dikendalikan oleh sesebuah syarikat swasta.
- I [27] Dari penjelasan yang diberikan oleh Menteri seperti yang dipetik di atas semasa membentangkan peruntukan baru s. 8 Akta Jalan-Jalan Persekutuan (Pengurusan Persendirian) 1984 bagi

mengadakan peruntukan penalti terhadap kesalahan enggan membayar tol ianya adalah bagi tujuan menyelaraskan peruntukan Akta 1984 dengan peruntukan penalti yang sedia terdapat dalam Akta Lembaga Lebuhraya Malaysia (Perbadanan) 1980, ianya melihatkan terdapat hubung kait kedua-dua Akta tersebut yang perlu dibaca secara harmoni. Oleh itu mahkamah ini berpendapat adalah tidak bersalahan untuk definisi “user” di bawah Akta 1980 tersebut diberikan rujukan dan dipakai apabila mahkamah ini menimbangkan maksud s. 8 Akta 1984.

[28] Seksyen 115 Akta Interpretasi 1948 & 1967 membenarkan rujukan ke atas undang-undang bertulis lain dibuat di dalam memahami sesuatu peruntukan undang-undang kecuali dinyatakan sebaliknya. Mahkamah ini berpendapat apabila sesuatu statut tidak memperuntukkan apa-apa definisi khusus ke atas sesuatu ungkapan perkataan maka definisi bagi perkataan yang sama yang terdapat dalam statut yang lain yang berkaitan boleh diberi rujukan bagi dijadikan panduan. Jelasnya melalui definisi “user” yang diberikan di bawah Highway Authority Malaysia (Incorporation) Act 1980 tersebut ianya merujuk kepada orang yang memandu kenderaan atau orang yang mengendalikan kenderaan tersebut. Ianya tidak dimaksudkan untuk merangkumi pemilik kenderaan. Oleh itu s. 8(1) dan (2) Akta 1984 wajar dilihat dan diberi maksud yang sama seperti perkataan “user” apabila ianya merujuk kepada perkataan “any person who uses or attempt to use any road, bridge or ferry”. Sebarang tafsiran yang berlainan yang ingin meluaskannya bagi memasukkan pemilik kenderaan sebagai “user” adalah bertentangan dengan maksud undang-undang yang nyata itu. Prinsip undang-undang adalah mantap (trite) bahawa apabila terdapat undang-undang khusus atau spesifik digubal berkaitan kuasa dan hak di dalam menjalankan tindakan undang-undang (when a specific law has been enacted pertaining to any power or relating to legal proceedings), maka undang-undang khusus tersebut adalah mengatasi undang-undang atau statutori lain. Seksyen 8(2) Akta 1984 adalah undang-undang khusus yang memberi kuasa kepada pengendali lebuhraya (plaintif di sini) bagi mengambil tindakan undang-undang mendapatkan bayaran tol yang gagal dibayar. Oleh itu tiada keraguan plaintif boleh mengambil tindakan undang-undang di dalam mendapatkan bayaran-bayaran tol yang enggan/gagal dibayar. Bagaimana pun isu di hadapan mahkamah ini ialah samaada plaintif boleh mengambil tindakan undang-undang bagi mendapatkan bayaran-bayaran tol yang gagal

A

B

C

D

E

F

G

H

I

- A dibayar oleh pemandu kenderaan yang dikatakan sebagai milik defendan. Seksyen 8(2) Akta 1984 menyepi dalam perkara ini. Maka itu seperti yang dinyatakan oleh mahkamah ini pada awal penghakiman tadi, niat Parlimen adalah jelas hanya untuk mengehadikan liabiliti tanggungan ke atas pelaku kesalahan iaitu
- B pemandu yang memandu di lebuhraya pada masa yang material kesalahan itu dilakukan, iaitu kesalahan enggan membayar tol. Ianya adalah berkaitan dengan polisi awam dan polisi itu ialah s. 8(2) Akta 1984 tidak dimaksudkan untuk ianya terpakai ke atas pemilik berdaftar kenderaan. Sebagai analogi, di bawah Akta
- C Pengangkutan Jalan 1987 (Akta 333), tuanpunya berdaftar kenderaan tidak disifatkan sebagai melakukan kesalahan bagi kesalahan-kesalahan s. 41 hingga 49 Akta tersebut yang melibatkan perlakuan pemanduan berbahaya, gopoh gapah/cuai atau tidak bertimbang rasa oleh pemandu kenderaan terlibat. Ianya adalah
- D tanggungan personal pemandu ke atas perlakuannya.

- [29] Adalah jelas dari keputusan kes *Projek Lembaga Lebuhraya Utara-Selatan Berhad v. Permas Forwarding Agency Sdn Bhd (supra)* yang dibutirkan di atas, Mahkamah Rayuan telah memberikan tafsiran dan maksud pemakaian s. 8(2) Akta Jalan-Jalan Persekutuan (Pengurusan Persendirian) 1984. Peguamcara terpelajar yang mewakili plaintif di awal prosiding penghujahan pada pagi ini (6 Februari 2014) telah memaklumkan bahawa pihak Mahkamah Rayuan telah mengesahkan bahawa kes *Projek Lembaga*
- E *Lebuhraya Utara-Selatan Berhad v. Permas Forwarding Agency Sdn Bhd* adalah merupakan keputusan sebulat suara. Pengesahan tentang keputusan sebulat suara tersebut disahkan oleh peguamcara plaintif berikutan permohonan peguamcara plaintif pada 27 Januari 2014 semasa permohonan ini dipanggil bagi
- F penghujahan dalam mana peguamcara plaintif memohon untuk diberikan tangguhan singkat bagi mendapatkan pengesahan ke atas keputusan Mahkamah Rayuan tersebut, dan melalui surat bertarikh 4 Februari 2014 pihak Mahkamah Rayuan mengesahkan bahawa keputusan tersebut adalah dibuat sebulat suara. Mahkamah ini
- G berpendapat oleh kerana isu undang-undang yang dikemukakan dalam permohonan di hadapan mahkamah ini adalah merupakan perkara “substance” iaitu rujukan undang-undang berkaitan kompetensi tindakan/guaman yang dibawa oleh plaintif ke atas defendan selaku pemilik kenderaan, yang mana Mahkamah Rayuan dalam kes *Projek Lembaga Lebuhraya Utara-Selatan Berhad v. Permas*
- H *Forwarding Agency Sdn Bhd (supra)* telah memutuskan isu yang

‘identical’ itu secara jelas dan keputusan tersebut telah mengambil pertimbangan polisi awam, maka mahkamah ini di bawah prinsip *stare decisis* wajar dan perlu memberikan penghormatan yang tinggi terhadap keputusan oleh Mahkamah Rayuan tersebut yang bersidang sebagai ‘apex court’ bagi tujuan rayuan itu. Mahkamah ini oleh itu berpendapat kes *Skandinaviska Enskilda Banken AB (Publ) Singapore Branch (supra)* yang dirujuk oleh peguamcara plaintif boleh dibezakan dan tidak boleh dipakai dalam kes di hadapan mahkamah ini. Peguamcara bagi pihak plaintif juga semasa di awal penghujahan beliau ‘concede’ bahawa mahkamah ini adalah terikat dengan keputusan kes *Projek Lembaga Lebuhraya Utara-Selatan Berhad v. Permas Forwarding Agency Sdn Bhd (supra)* oleh Mahkamah Rayuan tersebut. Keputusan Mahkamah Rayuan dalam kes *Projek Lembaga Lebuhraya Utara-Selatan Berhad v. Permas Forwarding Agency Sdn Bhd (supra)* ini juga adalah sama seperti kedudukan di Australia dalam kes *Darling Island Stevedoring & Lighterage Co v. Long* [1957] 97 CLR 36 yang memutuskan “that the employer had no such liability and cannot be vicariously liable for the employee’s breach of his duty under the regulations governing loading and unloading of ships”.

[30] Dalam isu kuasa-kuasa mahkamah dalam membuat tafsiran undang-undang, Mahkamah Persekutuan dalam kes *Lee Kew Sang v. Timbalan Menteri Dalam Negeri, Malaysia & Ors* [2005] 3 CLJ 914 memutuskan bahawa bukanlah tugas mahkamah untuk mewujudkan keperluan prosedur jika undang-undang tidak mewujudkan keperluan prosedur memandangkan bukanlah fungsi mahkamah membuat undang-undang atau kaedah.

[31] Oleh itu mahkamah ini berpendapat dengan ketiadaan peruntukan undang-undang yang membolehkan pemilik atau tuannya berdaftar kenderaan dipertanggungjawabkan dengan liabiliti jenayah atau liabiliti sivil bagi kesalahan statutori yang dilakukan oleh pemandu kenderaan/pekerjanya, maka bukanlah menjadi tugas dan fungsi mahkamah untuk mencipta atau mewujudkan tanggungan/liabiliti tersebut di bawah Akta 1984 itu. Tugas tersebut adalah terletak di atas badan perundangan (Parlimen) untuk memperuntukannya dengan jelas di dalam undang-undang. Rasional keperluan peruntukan nyata (express) tersebut adalah bagi membolehkan setiap ahli masyarakat tahu terdapatnya liabiliti sedemikian dikenakan oleh undang-undang. Ianya adalah merupakan suatu polisi awam. Peruntukan Akta 1984 perlu dibaca dalam maksudnya dan diberi maksud sedemikian (purposive approach) dan secara objektif.

A Kesimpulan

[32] Mahkamah telah menimbangkan hujahan pihak-pihak dan kes-kes otoriti yang dirujuk serta peruntukan-peruntukan undang-undang yang berkaitannya. Isu undang-undang yang dikemukakan di hadapan mahkamah ini adalah merupakan isu yang serupa (identical) yang telah diputuskan oleh Mahkamah Rayuan dalam kes *Projek Lembaga Lebuhraya Utara-Selatan Berhad v. Permas Forwarding Agency Sdn Bhd* (*supra*). Tiada apa-apa elemen atau fakta selainnya yang membolehkan mahkamah ini membezakan kes ini dengan kes *Projek Lembaga Lebuhraya Utara-Selatan Berhad v. Permas Forwarding Agency Sdn Bhd* tersebut khususnya dalam tafsiran undang-undang berkaitan s. 8(2) Akta 1984. Mahkamah ini mengikuti kes *Projek Lembaga Lebuhraya Utara-Selatan Berhad v. Permas Forwarding Agency Sdn Bhd* (*supra*) dan dengan ini memutuskan bahawa tindakan guaman oleh plaintif terhadap defendan di sini yang diasaskan kepada tanggungan vakarius adalah di luar dari kuasa-kuasa yang diberikan oleh s. 8(2) Akta Jalan-Jalan Persekutuan (Pengurusan Persendirian) 1984 dan yang demikian tindakan guaman ini tidak mempunyai substance undang-undang untuk dikekalkan terhadap defendan. Rujukan undang-undang yang dikemukakan oleh plaintif di dalam permohonan di hadapan mahkamah ini dengan ini telah dijawab.

[33] Di atas huraian dan alasan-alasan yang dinyatakan di atas keseluruhan tindakan guaman ini ditolak dan ianya ditolak dengan kos.

Kos

[34] Peguamcara bagi pihak plaintif di dalam permohonannya memohonkan supaya kos bagi permohonan ini dijadikan sebagai kos dalam kausa. Bagaimana pun mahkamah berpendapat dengan terdapatnya keputusan mahkamah ini yang telah bersifat final/muktamad ke atas keseluruhan tindakan guaman ini atau dengan kata lain guaman ini telah ditamatkan sepenuhnya, maka adalah tidak sesuai untuk perintah kos dalam kausa diberikan.

[35] Peguamcara plaintif di dalam hujahan bertulisnya memohonkan kos bagi tindakan ini sejumlah RM1,005,100 diberikan kepada defendan. Dari jumlah itu RM1 juta adalah bagi kos “getting up”. Alasan yang diberikan oleh peguamcara plaintif ialah perbicaraan kes ini telah berjalan di mana 65 saksi telah memberi keterangan dan ianya melibatkan ikatan-ikatan dokumen yang banyak (38 jilid ikatan dokumen bagi plaintif dan 18 jilid ikatan dokumen bagi

defendan). Setelah mengambil pertimbangan semua keadaan kes termasuk faktor bahawa kes ini telah menjalani proses separuh bicara dan keputusan mahkamah ini yang menolak keseluruhan tindakan/guaman plaintif berasaskan sepenuhnya kepada isu undang-undang sahaja yang bermakna perbicaraan kes dihentikan oleh keputusan yang bersifat muktamad ini, dan terdapatnya indikasi yang kuat bahawa plaintif akan membuat rayuan terhadap keputusan mahkamah ini kepada mahkamah-mahkamah atasan, maka mahkamah ini berpendapat adalah wajar untuk kos bagi permohonan rujukan undang-undang ini dan tindakan/guaman ini ditaksirkan kecuali disetujui oleh pihak-pihak (costs to be taxed unless agreed).

Post Script

[36] Sebelum mahkamah ini mengakhiri penghakiman ini, mahkamah ingin memberikan penghargaan kepada kedua-kedua peguamcara yang mewakili plaintif dan defendan di dalam mengemukakan hujahan yang teliti dan bernas masing-masing. Bagi tujuan penghujahan permohonan ini peguamcara plaintif telah juga mendapatkan khidmat pasukan peguamcara yang sama (En Mathew Thomas Phillip dan En T Thiru) yang menghujahkan kes *Projek Lembaga Lebuhraya Utara-Selatan Berhad v. Permas Forwarding Agency Sdn Bhd* (*supra*) semasa di Mahkamah Rayuan.

A

B

C

D

E

F

G

H

I